

И.С. РЫБАЧЕНОК

КЛЮЧИ ОТ ЧЕРНОГО МОРЯ (на рубеже XIX и XX веков)

Исторически вопрос о Черноморских проливах являлся для России и Турции вопросом о государственной границе и государственной безопасности. Однако со временем проблема режима судоходства в Проливах приобрела не только двусторонний, но международный характер. Вследствие этого во время осложнений на Балканах и в целом на Ближнем Востоке она всегда являлась предметом острых дипломатических дискуссий. "Ключи от Черного и от Мраморного моря" (по образному выражению посла в Санкт-Петербурге маркиза де Коленкура) стали объектом борьбы, грозившей военным конфликтом.

Проблема Проливов привлекала внимание как современников, так и историков с момента своего возникновения, интерес к ней не иссякает и поныне. Отечественными историками написаны специальные и обобщающие работы, целый ряд статей, хотя не все периоды и аспекты проблемы в равной мере получили освещение, есть и спорные вопросы. Наименее изученным оказался период рубежа XIX–XX вв.

Сложившийся и закрепленный трактатами к середине XIX в. международно-правовой режим судоходства в Проливах – их закрытие для военных кораблей всех держав – носил дискриминационный характер по отношению к России как причерноморской державе. Он лишь отчасти гарантировал ее безопасность, что убедительно доказал Б.М. Дранов в исследовании "Черноморские проливы"¹. Вместе с тем в России считали недопустимым переход контроля над этими морскими артериями из рук Турции в руки Англии или Германии. Именно поэтому Петербург, поддерживая до времени сохранение слабой Турции в роли "сторожа" на Проливах, стремился изменить их режим в пользу России. Осуществить этот план было возможно двумя путями: дипломатическим или военным. Предпочтение отдавалось первому, но на случай развала Османской империи в ходе международных осложнений готовились и ко второму.

Осенью 1896 г., когда во время армянских беспорядков группа вооруженных людей захватила здание Оттоманского банка и возникла угроза переворота в Константинополе, великие державы выдвинули свои корабли ко входу в Дарданеллы. Стало отчетливо ясно, сколь реальна угроза вторжения британского флота в Дарданеллы и нарушение принципа закрытия Проливов в случае проведения державами морской демонстрации у стен Константинополя. С целью обеспечить безопасность Черного моря Петербург был готов прибегнуть к военным мерам, высадив десант для занятия верхнего Босфора². Негативные последствия закрытия Проливов для русского военного флота в годы войны с Японией 1904–1905 гг. выявились так выпукло, что заставили задуматься о целесообразности сохранять этот принцип впредь. М.И. Гришина проанализировала противоречивые взгляды, царившие в Петербурге и вызвавшие

Рыбаченок Ирина Сергеевна – доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник Института российской истории РАН.

¹ Дранов Б.М. Черноморские проливы. М., 1947.

² См. Хвостов В.М. Проблемы захвата Босфора в 90-х годах XIX века. – Историк-марксист, 1930, № 20; *его же*. Проект захвата Босфора в 1896 г. – Красный архив, 1932, т. 4–5 (47–48); Киняпина Н.С. Балканы и проливы во внешней политике России в конце XIX века (1878–1898). М., 1994.

острую полемику по вопросу о пересмотре режима Проливов в годы войны и сразу после ее окончания³.

В коллективных работах "Восточный вопрос во внешней политике России в конце XIX – начале XX в.", "История внешней политики России" и "Россия и Черноморские проливы (XVIII–XX столетия)"⁴ авторы соответствующих глав осветили проблему преимущественно в политико-дипломатическом и международно-правовом аспектах. Но период рубежа XIX–XX вв. – от завершения Ближневосточного кризиса 1894–1898 гг. до Боснийского кризиса 1908 г. – оказался наименее исследованным, причем подготовка военного варианта авторами вовсе не рассматривалась.

Разные подходы к решению проблемы Проливов в правящих верхах России имели глубокие корни. Разногласия по этим вопросам на завершающей стадии русско-турецкой войны 1877–1878 гг. проанализировал С.Л. Чернов⁵. Ближневосточный кризис 1894–1898 гг. вновь продемонстрировал отсутствие единства взглядов не только на стратегическом, но и на тактическом уровне. Широкий спектр мнений государственных деятелей, дипломатов и военных по этому вопросу сопоставлен в статьях И.С. Рыбаченок⁶, которые существенно восполняют пробелы в перечисленных выше коллективных работах.

Очевидно, что для более адекватного представления о проблеме в целом важны все ее аспекты. Среди них наиболее значимы, думается, следующие: выявить ту информацию, которой владела русская сторона о характере и состоянии укреплений на Босфоре и в Дарданеллах, о турецком флоте и мерах по его развитию; показать картину состояния военно-морских сил России на Черном море в контексте ее судостроительной программы и соотношения с силами Турции; выяснить мероприятия Петербурга по реализации военного варианта изменения режима судоходства в Проливах – подготовке десантной операции на Босфоре на случай, если во время международных осложнений военный флот иностранной державы (флоты иностранных держав) войдут в Дарданеллы; наконец, раскрыть систему соответствующих мер по обеспечению связи. Осветить эти аспекты проблемы позволяют впервые вводимые автором статьи в научный оборот донесения русских военно-морских агентов в Турции, соответствующие материалы МИД и междудеятельностная переписка российских министерств, хранящиеся в Российском государственном архиве Военно-морского флота (РГА ВМФ) и Архиве внешней политики Российской империи (АВПРИ).

* * *

Постоянное внимание к тому, что происходит за пределами границ – необходимое условие проведения успешной внешней политики государства и обеспечения безопас-

³ Гришина М.И. Черноморские проливы во внешней политике России в 1904–1907 гг. – Исторические записки, 1977, т. 99, с. 140–182. Кандидатская диссертация А.В. Болдырева "Черноморские проливы во внешней политике России на рубеже XIX–XX вв." (М., 2003) добавляет мало нового по этому вопросу.

⁴ Восточный вопрос во внешней политике России в конце XIX – начале XX в. М., 1978 (автор раздела "Политика России в Восточном вопросе в период империализма – М.Т. Панченкова); История внешней политики России. Конец XIX – начало XX века (от русско-французского союза до Октябрьской революции). М., 1997 (автор раздела "Годы войны с Японией и первой русской революции" – А.В. Игнатьев); Россия и Черноморские проливы (XVIII–XX столетия). М., 1999 (автор раздела "Борьба России за пересмотр статуса Проливов в начале XX в." – Е.Г. Кострикова).

⁵ Чернов С.Л. Россия на завершающем этапе восточного кризиса 1875–1878 гг. М., 1984.

⁶ Рыбаченок И.С. Проекты решения проблемы Черноморских проливов в последней четверти XIX века. – Вопросы истории, 2000, № 4–5; *еже* Н.Н. Обручев о геополитических интересах России. "Первая наша забота – стоять твердо в Европе". – Россия: международное положение и военный потенциал в середине XIX – начале XX века; *еже* Коренные интересы России в представлениях ее государственных деятелей, дипломатов и военных в конце XIX – начале XX века. – Геополитические факторы во внешней политике России. Вторая половина XVI – начало XX века. М., 2007.

ности собственной территории. Важное место в осуществлении этих задач принадлежит анализу информации, доставляемой военными и военно-морскими агентами. В последнее десятилетие прошлого века деятельность русских военных и военно-морских агентов стала привлекать пристальное внимание отечественных исследователей⁷.

Первые военные агенты России были назначены в июне 1856 г. в Англию, Францию и Турцию, два года спустя – в Японию. Примерно в это же время в состав посольств многих держав были введены аналогичные должности. В начале 80-х годов XIX в. Россия уже имела и военно-морских агентов; тогда их было только трое: в Англии и Франции, Италии и Австро-Венгрии, в Германии, Дании и Голландии. В США агентство учредили в 1892 г., в Турции – в 1894 г., в Японии – в 1895 г. В начале XX в. русские военно-морские агенты находились во всех крупнейших морских державах.

Проект первой инструкции русским военным агентам за границей был составлен в июне 1856 г., когда перед государством встала задача восстановить флот на современной технической основе. Агентам предписывалось собирать сведения: о мерах правительства по развитию вооруженных сил, снабжении армии и флота оружием и боеприпасами; о составе и организации армии и флота; о состоянии крепостей и проведении фортификационных работ. На основе этого документа в 1888 г. был составлен проект инструкции специально для военно-морского агента в Париже и Берлине.

В конце XIX – начале XX в. должности военно-морских агентов России в великих державах, как правило, занимали капитаны 2-го и 1-го рангов, во второстепенных странах – старшие лейтенанты и лейтенанты. По преимуществу это были отлично образованные, способные и инициативные офицеры. Прослужив два-три года, они получали очередное производство в чине и новое назначение. Иногда военно-морской агент мог иметь помощника и находился в контакте со своим коллегой в стране пребывания – военным агентом. Главный морской штаб (ГМШ), назначая агента, согласовывал его кандидатуру с МИД; морской офицер был прикомандирован к российскому посольству и подчинялся послу или начальнику миссии, а рапорты в ГМШ направлял только через курьеров посольства. Кроме того, часть рапортов составлялась специально для сведения посла.

Деятельность русских военно-морских агентов в Турции имела специфику: в значительной степени она была связана с наблюдением за Черноморскими проливами, что первоначально входило в компетенцию военного агента. Военный министр Д.А. Милютин полагал, что изучение Босфора, Дарданелл и ближайших к ним побережий Черного, Мраморного и Эгейского морей требует совместной деятельности военного и морского министерств. В конце 1881 г. по его инициативе капитан 1-го ранга С.О. Макаров – командир российского стационара в Константинополе "Тамань" – получил соответствующие инструкции. В Проливы часто командировали морских офицеров для тайного проведения там опытов и замеров. Возможность разоблачения заставила морское министерство пересмотреть смету и выделить средства на содер-

⁷ См. *Шеремет В.И.* Селим-ага – "дикарь", толмач или военно-морской атташе России. – Военно-исторический журнал, 1994, № 7, с. 64–72; Из предыстории русско-японской войны. Донесения морского агента в Японии А.И. Русина (1902–1904). Вводная статья, комментарий В.А. Петрова. – Русское прошлое. Историко-документальный альманах, кн. 6. СПб., 1996, с. 52–94; *Петров В.А.* Русские военно-морские агенты в Японии (1858–1917). – Знакомьтесь – Япония, вып. 19. М., 1998, с. 52–61; *Казин Ф.А.* Русские военно-морские агенты в 1906–1911 гг. – Новый часовой, 1999, № 8–9, с. 48–52; *Добычина Е.В.* Разведка России о японском военном влиянии в Китае на рубеже XIX–XX веков. – Вопросы истории, 1999, № 11–12; *ее же.* Русская агентурная разведка на Дальнем востоке в 1895–1897 годах. – Отечественная история, 2000, № 4, с. 161–170; *Емелин А.Ю.* История института русских военно-морских агентов (атташе) за границей. 1856–1918 гг. – Источник. Историк. История, вып. 1. СПб., 2001, с. 368–386; *ее же.* Деятельность русских военно-морских агентов во Франции накануне Первой мировой войны. (Личностный аспект). – Там же, вып. 3; История повседневности: сборник научных работ. СПб., 2003, с. 48–62; *Кондраченко Р.В.* Российские морские агенты об усилении японского флота в конце XIX – начале XX века. – Русско-японская война 1904–1905. Взгляд через столетие. М., 2004, с. 62–110, и др.

жание специального агента⁸, хотя отдельные специальные командировки предпринимались и в дальнейшем.

Первый военно-морской агент России в Константинополе – лейтенант А.А. Эбергард – занял пост в июле 1894 г. По оценке М.Ю. Асиновской, он "плохо подходил на роль разведчика. Донесения его были путанными, малоинформативными". Спустя два года Эбергард был отозван из Турции⁹. Вслед за ним должность военно-морского агента в Константинополе занимали: лейтенант В.А. Степанов (с 1896 по 1899 гг.); лейтенант (позже капитан 2-го ранга) А.В. Петров (с 1899 по 1901 гг.); капитан 1-го ранга К.В. Бергель (с 1901 по 1903 гг.); капитан 2-го ранга А.Ф. Шванк (с 1903 по 1907 гг.)¹⁰.

Кроме информации о мерах Порты по укреплению Дарданелл и Босфора в Петербург регулярно поступали и другие сведения. Морские агенты в Константинополе общались о передвижениях кораблей-станционеров (прикомандированных к посольству каждой иностранной державы, аккредитованной в Турции), их мощности и вооружении; о пребывании в Средиземном море иностранных военных эскадр; о проходе всех коммерческих судов через Проливы; об официальных визитах военно-морских кораблей держав в Турцию и приемах, которыми их удостоивал султан. Также тщательно собиралась агентами информация о воссоздании и усилении турецкого флота: заказах иностранным фирмам на ремонт старых и на строительство новых военных кораблей; о закупках орудий и оружия; о проведении моряками учебных стрельб и тренировок по установке минного заграждения и т.п.

Во многих донесениях агентов освещены международные события, проблемы внутривнутриполитической жизни страны, а также интриги представителей европейских держав, прежде всего – Англии и Германии, в борьбе за влияние на членов турецкого правительства и лично на султана Абдул Хаида II. Наряду с общими сюжетами, характерными для донесений всех русских военно-морских агентов в Турции, по рапортам каждого из них можно проследить развитие тех внутривнутриполитических и международных вопросов, которые особенно остро стояли в годы пребывания того или иного из офицеров на берегах Золотого Рога.

Степанов, вступивший в должность в разгар Ближневосточного кризиса 1894–1898 гг., уже в июне 1897 г. после окончания греко-турецкой войны сообщил о начале земляных строительных работ по расширению укрепления Маджар-Табия на Анатолийском берегу Босфора. Обращенная фасом к северу площадка позволяла, по мнению агента, установить пять или шесть больших орудий. Кроме того, вырытая земля использовалась для сооружения дороги, соединяющей это укрепление с фортом Анатоли-Кивак. Тут же строились деревянный барак для рабочих и несколько ремонтных кузнечных и слесарных мастерских¹¹.

Петров прибыл в Константинополь 31 мая 1899 г. и, приступив к своим обязанностям, принял от своего предшественника дела, архив и шифр. Степанов показал своему преемнику доки, миноносные эллинги в глубине Золотого Рога, в общих чертах ознакомил с лоцией Босфора и провел по всем батареям Европейского берега, обратив внимание на пункты, с которых удобно рассматривать укрепления на Анатолийском берегу. После официальных визитов, которые вновь назначенный морской агент совместно со своим предшественником по обычаю наносил турецким властям и иностранным коллегам, в пятницу 2 июля после селямлика (еженедельной молитвы) Петров вместе с капитанами русских станционеров был представлен султану. Такие

⁸ См. Кондратенко Р.В. Морская политика России 80-х годов XIX века. СПб., 2006, с. 83–86, 263–264.

⁹ Асиновская М.Ю. Военно-морская разведка на Балканах в период царствования Александра III. Подготовка Босфорской экспедиции. – Вестник Московского университета. Серия 8. История, 2004, № 3.

¹⁰ Рыбаченок И.С. На берегах Золотого Рога. Русские военно-морские агенты в Турции. – Родина, 2007, № 4, с. 78–81.

¹¹ АВПРИ, ф. 180, оп. 517/2, 1901 г., д. 6276, л. 1–2.

церемонии всегда сопровождалась пожалованием наград: покидавший свой пост Степанов получил орден Меджидие 2-й степени со звездой и медаль Имтиаз.

А.В. Петров, по сведениям российского посла в Константинополе И.А. Зиновьева, вызывал опасения турок, так как обладал "обширными познаниями и большой опытностью во всем, что касается морского дела". Не случайно морское министерство Турции первоначально предписало своим офицерам не вступать с ним в контакт. В письме великого визиря морскому министру говорилось, что "особенную осторожность следует соблюдать с морским агентом, так как этот много плававший офицер назначен русским морским министерством с целью пополнить сведения русских о нашем флоте"¹².

Собирая информацию, агенты пользовались разными средствами. Огромное значение имели личные наблюдения: во время официальных визитов в турецкое адмиралтейство офицеры бывали в мастерских и доках, где опытным взглядом замечали многое, так же как при проходе Босфора и посещении Дарданелл с разрешения султана. Кое-что давали личные контакты с коллегами – военно-морскими агентами других государств или с турецкими офицерами. Агенты приобретали официальные карты, книги и т.п. Часть изданий покупалась по просьбе ГМШ, другие – по собственной инициативе. Полезные сведения находились и в прессе: там публиковались султанские ирадэ (постановления), касающиеся флота; официальные отчеты и приказы морского министра, другие документы и материалы.

Не всегда сведения добывались официальным путем. В таких случаях агенту предписывалось "поступать с крайней осторожностью, избегая всего того, что могло бы возбудить малейшее подозрение местного правительства". Зачастую секретная информация просто покупалась у продажных чиновников, которые встречаются везде и во все времена. Так, Петров неоднократно ссылается на сведения, которые он почерпнул из переписки... великого визиря и морского министра! Покупались секретные чертежи, планы, карты. 3 июля 1899 г. Петров сообщал: "Турецкое правительство потребовало чертежи броневых башен с 12 дюймовыми орудиями для укрепления Дарданелл и Босфора. Копию такого чертежа (секретного), рассмотренного специальной комиссией, представляю. Подлинный чертеж был у меня в руках всего несколько часов и потому скопирован поспешно"¹³.

Поскольку приобретение сведений обычно было связано с известными расходами, агенту разрешалось брать деньги из экстраординарных сумм, за которые потом следовало отчитываться. Иногда приходилось и торговаться, так как продавец утверждал, что за предлагаемую русскому агенту информацию он может гораздо больше получить... от английского!¹⁴ Нередко та или иная информация в донесениях первоначально сообщалась в виде слухов, причем агент всегда указывал степень их достоверности, подчеркивая особо, если сведения поступали из источника, который заслуживал доверия. В дальнейшем слухи или подтверждались, или опровергались.

Петров неоднократно сетовал, что русские станционеры очень редко проходят Дарданеллы, и таким образом "большинство офицеров не представляют себе даже общего расположения батарей, а между тем к ним необходимо очень и очень присмотреться". И такая возможность у русских в принципе имелаась. Вице-консул в Дарданеллах Фонтон много времени и сил посвятил изучению всего, относящегося к укреплениям и турецкому флоту, сделав массу фотографий батарей и редутов. По словам Петрова, "этот крайне полезный и хорошо изучивший Дарданеллы деятель" утверждал, что "укрепления пролива содержатся в полном порядке". К сожалению, фотоаппарат, которым пользовался Фонтон, позволял делать лишь очень мелкие снимки, однако ГМШ на неоднократные просьбы Петрова отпустить средства на приобретение более совершенного аппарата отвечал отказом¹⁵.

¹² РГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 2014, л. 20.

¹³ Там же, л. 9–9об.

¹⁴ Там же, д. 2869, л. 7–7об.

¹⁵ Там же, д. 2014, л. 111–111об.; 125.

Петрову все же удалось раздобыть копии секретных укреплений в Босфоре и Дарданеллах, а позже – план укреплений в бухте Рива, уточнив, что новое строительство там не ведется¹⁶. В октябре 1901 г. Петров во исполнение приказа предоставил в ГМШ шесть карт Босфора и его побережий, составленные Гольц-пашею¹⁷.

Между тем иностранные корабли, по наблюдениям агента, пользовались любым случаем для осмотра Дарданелл, задерживаясь там под разными благовидными предлогами. Так, в сентябре 1899 г. австрийский станционер простоял в проливе три дня, поскольку сотрудники посольства якобы "забыли" выхлопотать фирман для его обратного прохода; яхта английского посла находилась там сутки пока "посол, большой любитель древностей, осматривал развалины Трои"; французское судно провело в проливе три часа под видом проведения срочного ремонта¹⁸.

Форты на Проливах также весьма интересовали иностранцев. В апреле 1900 г. Петрову стало известно, что капитан Вильямс, состоявший английским морским агентом в России, Германии и Турции, инкогнито в сопровождении вице-консула подробно осматривал все укрепления Дарданелл на европейском берегу, пройдя вдоль них на шлюпке. Правда, в одно из укреплений бдительный турецкий офицер отказался его впустить без специального разрешения. Затем на пароходе английского спасательного общества Вильямс пошел в Галлиполи осматривать тамошние укрепления¹⁹. Неоднократно русский агент сообщал ценные сведения и о высших турецких офицерах. По словам Петрова, начальник всех укреплений в Дарданеллах пользуется почетом, а личный адъютант султана бригадный генерал Шакир-паша, осуществляющий надзор за всем происходящим в Проливах, прекрасно говорит по-русски²⁰.

В апреле 1901 г. Петров переслал в ГМШ тщательно им проверенные таблицы вооружения укреплений Дарданелл и Босфора, сверенные со сведениями военного министерства. Дарданеллы имели 12 береговых батарей, по 6 на европейском и азиатском берегах, и 15 приспособленных для навесного огня по палубам кораблей нагорных батарей, 11 из которых располагались на европейском берегу и 4 – на азиатском. На Босфоре кроме 6 земляных батарей сохранялись старые каменные форты, открытые для действия неприятельского огня, вооруженные старыми чугунными пушками. Гарнизон всех укреплений Босфора достигал почти 1 тыс. человек²¹.

В ряде рапортов Петров сообщал подробные сведения о дневных и ночных учебных стрельбах из орудий Круппа, проходивших с укреплений в Дарданеллах²². Для инспекции этих укреплений в феврале 1900 г. прибыл инструктор оттоманской артиллерии дивизионный генерал Грумвкоф-паша – немец на службе в турецкой армии. С двумя генералами он осмотрел укрепление Меджидие и, найдя четыре орудия в беспорядке, арестовал заведовавших ими офицеров на 12 часов. Затем генерал в течение нескольких дней прошел на паровом катере вдоль всех укреплений, а также изучал места, пригодные для возведения новых редутов²³.

В марте–апреле 1900 г. Петрову стало известно о закупке в Германии 16 батарей по 6-ти скорострельных полевых орудий в каждой на сумму 96 тыс. турецких лир и о начале переговоров по закупке еще 24 крепостных орудий; в июле контракт с Круппом был подписан. Орудиями Круппа перевооружались также и все турецкие броненос-

¹⁶ Там же, л. 14; 20об.

¹⁷ Там же, л. 267.

Гольц-паша, Кальмар фон дер Гольц (1843–1916) – германский генерал, глава германской военной миссии в Турции и помощник начальника генерального штаба турецкой армии (1885–1895).

¹⁸ Там же, л. 38об.–39.

¹⁹ Там же, л. 104–104об.; 107–107об.

²⁰ Там же, л. 39об.

²¹ Там же, л. 214–214об.

²² Там же, л. 21–21об.; 95–95об.

²³ Там же, л. 87–88.

цы²⁴. Чтобы обеспечить военные расходы сверх обыкновенного бюджета, султан издал ирадэ, и все налоги (кроме табака, соли и вина) были увеличены на 6%²⁵.

Вскоре после прибытия в Константинополь Петров узнал, что султан санкционировал работы специальной комиссии по замене минного заграждения в Дарданеллах, предписав "сделать это по возможности без огласки". Уже в сентябре 1899 г. Петров смог сообщить: "В настоящее время в Дарданеллах минного заграждения нет, оно снято после войны с греками, причем из 40 мин заграждения выловлено немногим более половины, остальные унесло течением... Из укреплений удалось осмотреть только некоторые из них поверхностно и с большими предосторожностями, так как приезд мой был известен и за мной следили"²⁶.

За время своего пребывания в турецкой столице Петров сумел выяснить устройство минного заграждения в Дарданеллах. В октябре 1900 г. он сообщал: "В виду несомненного интереса, который представляет для нас характер минного заграждения, принятого турками для защиты Проливов, я старался со времени моего назначения сюда всеми способами добывать сведения по этому вопросу и по возможности проверять их лично. Теперь мне, кажется, удалось выяснить характер минного заграждения в Дарданеллах в греко-турецкую войну"²⁷.

Летом 1899 г. Абдул Хамид II не дал согласия на установку нового минного заграждения в Босфоре²⁸. Соответствующие работы начались только в сентябре 1900 г., одновременно с усовершенствованием укреплений. Для ГМШ эта информация имела большое значение, поскольку предстояло решить, какие именно мины – гальванические или гальвано-ударные – целесообразнее было использовать для обороны входа в Босфор со стороны Черного моря.

Сменивший Петрова Бергель так же постоянно и подробно информировал Петербург об усовершенствовании укреплений на Босфоре. В апреле 1902 г. он сообщил в штаб результаты наблюдений русских офицеров за постройкой новых батарей в Филь-Бурну. Особое внимание он обратил на то, что работы маскировались воткнутыми в землю ветвями²⁹. Однако на прямой запрос Бергеля маршал Зеки-паша, начальник всей артиллерии и крепостей, уверял: ничего нового на Босфоре не делается, лишь прежние пушки переставляются на новое место. Действительности это не соответствовало. Уточнил агент и вооружение укреплений Анатоли-Кивак и Маджар-Табия.

Осенью 1902 г. Бергель дополнил сведения о постройке казарм у батареи в Филь-Бурну. "Постройка солидная, каменная, не временная. Сооружение ее доказывает, что турки, несмотря на заявление посла, не намерены прекращать постройки батарей и казармы для ее гарнизона. Между тем весьма грозное положение этой батареи требовало бы непременно ее устранения". Тогда же началось строительство новых дорог на европейском берегу Босфора от Буюк-Лимана и на азиатском от Анатоли-Кивак, что, по мнению агента, будет иметь большое значение при обороне пролива³⁰.

Это мнение было вполне обоснованным. Дело в том, что после войны с Россией в 1877–1878 гг. турки всерьез озаботились усилением своих сухопутных вооруженных сил и к началу 1900-х годов были в состоянии стянуть к Константинополю 350–400-тысячную армию по прошествии восьми недель. Желая надежнее обеспечить оборону города, султан пригласил в 1892 г. бельгийского инженера генерала Бриальмона осмотреть укрепления на обоих проливах и высказать свои соображения. Последний предложил окружить Стамбул и Перу кольцом из 18 крепостей и батарей, а на азиатском берегу Скутари – таким же кольцом из 15. Кроме того, Бриальмон посоветовал

²⁴ Там же, л. 151а.

²⁵ Там же, л. 95; 97.

²⁶ Там же, л. 38об.

²⁷ Там же, л. 179.

²⁸ Там же, л. 9.

²⁹ Там же, д. 2478, л. 41об.–42.

³⁰ Там же, л. 56; 52.

вести оборону Босфора не по всей длине, но сконцентрировать ее в нескольких местах, прежде всего между Румели-Кивак и Анатоли-Кивак, т.е. в самом узком месте пролива, там, где его ширина достигает всего 950 м. Орудия крупного калибра в башнях со щитами позволяли бы обеспечить надежную оборону, а более мелкие батареи – обстреливать палубы проходящих проливом кораблей³¹.

По-прежнему не ослабевал интерес к Проливам и со стороны других держав. В августе 1902 г. Бергель сообщил, что английский станционер "Serat" производил учебную установку минных заграждений в бухте Бейкоса, при этом одна мина была потеряна. По этому поводу Порта направила ноту протеста английскому послу. Однако из посольства ответили, что повода для беспокойства нет, поскольку мина была не заряжена!³² Для получения точной и оперативной информации обо всем, происходящем в акватории Проливов, британское правительство в мае 1904 г. учредило должность специального морского агента в Константинополе³³.

В последующие годы турки активно продолжали усовершенствовать старые и строить новые укрепления на Босфоре. В октябре 1905 г. Шванк сообщил об установке орудий на укреплении Анатоли-Кивак, и хотя орудия еще не могли открыть огонь, "новая батарея на Босфоре почти готова. На двух прочих батареях работы продолжают". Но когда на селямлик 7(20) октября Зиновьев "вновь говорил с султаном об усилении вооружений Босфора", то "получил после изъявления дружеских чувств к России уверения, что все увеличение артиллерии ограничится четырьмя орудиями". Шванк, однако, считал, что "после предыдущих неверных заявлений вопреки самой очевидности, доверять этим словам нельзя"³⁴. Такое игнорирование заявлений России объяснялось, в частности, тем, что ее влияние в Турции в целом постепенно падало, чему во многом способствовала русско-японская война, каждой неудаче в которой русских войск турки открыто радовались³⁵.

Большое значение для России имела информация о состоянии турецкого флота. В сентябре 1899 г. Петров, осмотрев турецкую эскадру, пришел к выводу, что она находится "в жалком виде". Для османского правительства это вовсе не было секретом. Еще весной 1897 г. Степанов сообщил в российское посольство в Константинополе сведения, из которых явствовало, что английская фирма "Thames Iron Works" предложила непосредственно султану, минуя морского министра, провести работы по улучшению имеющегося флота и по постройке новых кораблей. Тогда султан не дал положительного ответа, ожидая результатов переговоров о мире с Грецией³⁶.

Командующий эскадрой Средиземного моря вице-адмирал Хасан Рами-паша откровенно говорил Петрову, что вполне сознает бессилие турецкого флота. Уже больше года корабли стояли на якорях без движения в бухте Харапа, поскольку котлы и машины большинства из них были не исправны, палубы и жилые помещения не отличаются порядком, а из орудий давно не стреляли вследствие совершенной негодности станков и платформ. Матросы, одетые сравнительно хорошо и исправно получающие сносную пищу, занимались в основном греблей³⁷.

Только в июле 1899 г. совет министров Турции принял решение переделать восемь старых броненосцев в Генуе, и представитель итальянской фирмы Ансальдо прибыл в Константинополь для переговоров. Они завершились лишь в мае 1900 г., когда был заключен контракт на исправление броненосцев³⁸, а Петров вскоре смог достать копию этого документа. Уже в августе 1899 г. стало известно о переговорах, которые

³¹ Свое мнение генерал Бриальмон изложил в брошюре, опубликованной в 1896 г. в Брюсселе.

³² РГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 2478, л. 53об.

³³ Там же, д. 2869, л. 18.

³⁴ Там же, л. 90–91.

³⁵ Там же, л. 14.

³⁶ АВПРИ, ф. 180, оп. 517/2, 1901 г., д. 6276, л. 3–4.

³⁷ РГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 2014, л. 37–38.

³⁸ Там же, л. 142.

Порта вела в Англии, заказав фирме "Викерс" постройку кораблей для турецкого флота. В декабре того же года был начат ремонт контрминоносцев и выработана программа преобразования всего турецкого флота. 30 ноября 1900 г. Бергель сообщал в ГМШ: "22 ноября опубликован султанский ирадэ, повелевающий морскому министру принять меры, долженствующие поставить оттоманский флот на одинаковый с современными флотами уровень. Такие ирадэ появлялись и раньше, но до сих пор оставались без результата"³⁹. Но на этот раз за дело взялись всерьез.

Укрепляя турецкий флот, Абдул Хамид II старался пользоваться услугами всех держав, но доминирующая роль Германии в Турции к этому времени стала очевидна⁴⁰. В октябре 1900 г. со слов морского министра Хасан-паши Петров узнал, что ведутся переговоры с несколькими поставщиками угля для устройства складов (на 5 тыс. т каждый) на островах Форзан и Камран в Красном море; и хотя склады устраивались турками, но предназначались для нужд Германии⁴¹. В марте 1902 г. Бергель дополнил эти сведения: на остров Камран отправили 25 механиков-мастеровых и 200 матросов для обустройства мастерских и эллинга. Ноябрь 1902 г. был ознаменован визитом в Константинополь немецкого учебного судна, которое – небывалый случай – посетил сын султана. Бергелю удалось достать копию контракта, который был заключен с заводом Круппа в Киле на переделку и перевооружение броненосца "Ассари-Тевфик".

Для ежегодного ввода в док, ремонта и окраски подводной части посольского катера "Буюк-Дере" Бергель, по соглашению с посольством и главным командиром Черноморского флота, в марте и апреле 1902 г. обратился в турецкое адмиралтейство. По свидетельству агента, "работы были весьма хорошо исполнены за умеренную плату, при этом турки взяли деньги за употребленные материалы и работу, а за пребывание в доке – нет. Весь расход составил 35½ турецких лир, т.е. 298 руб. кредитных".

Воспользовавшись ремонтом катера, Бергель дважды внимательно осмотрел адмиралтейство. Его подробным планом, составленным Степановым и дополненным Петровым, ГМШ к этому времени уже располагал. Новый морской агент побывал также в доках, в которых велись работы, в минных мастерских и на складе мин Уайтхеда⁴². Бергель пришел к выводу, что минная часть турецкого флота находится в большем порядке, чем все остальное. Во время второго посещения морского агента сопровождали командиры и офицеры русских станционеров. В ружейных мастерских моряки могли наблюдать, как на станках просверливают стволы системы Маузера, поступающие из Германии в целом виде. По оценке русских офицеров, "оконченные стволы по чистоте отделки не оставляют желать ничего лучшего". Работы шли усиленными темпами и проводились турками даже по ночам.

Бергель также сообщил: в адмиралтействе создана школа мичманов, в которой обучается 2500 человек, чтобы обеспечить будущий турецкий флот офицерами по механической части, и минная школа на 250 учеников⁴³. В августе 1902 г. он доносил в ГМШ, что открыты заводы по производству бездымного пороха и выделке патронов для ружей системы Маузера. По сведениям агента производительность завода оказалась достаточно высокой – 100 тыс. патронов в день⁴⁴.

В ноябре 1902 г. для руководства работами по переделке турецких броненосцев в Константинополь прибыло 50 итальянских инженеров (многие из них с семьями), они привезли с собой чертежи. По сведениям Бергеля, готовится подписание контракта и уже нанято 200 вольнонаемных. В январе следующего года агент сообщил о том, что в конце декабря 1902 г. морским министром подписан контракт с представителем фир-

³⁹ Там же, л. 190об.

⁴⁰ См. *Силин А.С.* Экспансия германского империализма на Ближнем Востоке накануне первой мировой войны. М., 1976.

⁴¹ РГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 2478, л. 1.

⁴² Там же, л. 33–33об.

⁴³ Там же, л. 39–42об.

⁴⁴ Там же, л. 51об.

мы Ансальдо в Генуе на постройку двух контр-миноносцев типа уже имеющихся "Хамидие" и "Меджидие". Кроме того, успешно ведутся "работы по перевооружению и исправлению 4-х броненосцев, стоящих в Золотом Роге. В адмиралтействе изготавливаются для плавания в Красном море две канонерские лодки со скоростью 12 узлов"⁴⁵.

Воссоздание турецкого флота стараниями всех западноевропейских держав шло весьма активно. В марте 1903 г. появились слухи, вскоре подтвердившиеся, о заказе в Англии у фирмы Армстронга броненосца и яхты с большим ходом для султана; в Германии был сделан очередной заказ Крупы на минный крейсер в 775 т ходом в 22 узла⁴⁶. Осенью стало известно, что организована комиссия для изучения вопроса о приобретении судов новейшей конструкции в Америке и начаты переговоры с фирмой Крампа в Филадельфии. А уже в августе 1903 г. Бергель сообщил: «В Америке с верфей Крампа спущен построенный для Турции крейсер в 3200 т "Меджидие". В Англии проводятся испытания механизмов построенного на заводе Армстронга такого же крейсера "Хамидие". Прибытие обоих вскоре ожидается при условии уплаты за них»⁴⁷.

В связи со значительными затратами на воссоздание флота выявились злоупотребления и взятки в морском министерстве, приведшие к смене руководства. Бергель сообщал, что новый глава ведомства Джелял-паша, который, по отзывам, "по своей честности составляет прямую противоположность бывшему морскому министру Хасан-паше", активно взялся за искоренение пороков. В морском министерстве за финансовые махинации при заказах артиллерии были уволены, разжалованы и сосланы два контр-адмирала. Для пополнения казны сбор с прохода через мосты Золотого Рога, составлявший один из крупных доходов морского министерства, был увеличен с 250 до 370 турецких лир в сутки⁴⁸.

В этом контексте любопытно сравнение. На объяснительной записке Бергеля от 5 октября 1903 г. за расходы на сумму в 12 ф. 10 шилл. "за сообщаемые сведения, переводы из турецких газет и на мелкие угощения" резолюция начальника ГМШ адмирала З.П. Рожественского гласила: "Нельзя сказать, чтоб объяснил. Где же, по крайней мере, переводы и расписки за них. Написать, что такие расходы вперед будут принимаемы на счет казны лишь в том случае, если сведения будут предоставлены и признаны стоящими уплаты. Расходы же на мелкие угощения должны входить в обиход агента и оплачиваться из отпускаемых ему от казны суточных денег"⁴⁹.

Соперничество держав за влияние в Турции проявлялось как в политической области, так и в деле строительства ее военного флота. В мае 1904 г. Константинополь посетил начальник французской средиземноморской эскадры, а позже стало известно, что будет произведен заказ на корабли в счет займа, заключенного во Франции. По информации Шванка, заказ остался за заводом Шнейдера и Крезо, хотя были и другие предложения; при этом турки решили построить один контрминоносец, два транспорта (по типу уже строящихся у Крезо) и семь канонерских лодок. Поскольку деньги на суда остаются в кассах французских банков и пойдут на уплату прямо заводу, Шванк не сомневался, что эти суда действительно вступят в состав турецкого флота⁵⁰.

В начале 1904 г., сообщая о скором прибытии заказов из-за границы, Бергель подводил итоги приобретением турок, в результате которых ожидалось значительное усиление флота: в строй вступали пять броненосцев, два крейсера, два минных крейсера и девять контрминоносцев, не считая двух крейсеров, переговоры о которых еще велись. Весьма показательна резолюция Рожественского на этом рапорте: "Читал с сожалением о медленности нашего движения"⁵¹.

⁴⁵ Там же, л. 108–108об.

⁴⁶ Там же.

⁴⁷ Там же, л. 136.

⁴⁸ Там же, л. 136об.

⁴⁹ Там же, л. 173.

⁵⁰ Там же, д. 2869, л. 48–49.

⁵¹ Там же, д. 2478, л. 197.

Интенсивное развитие броненосного флота России в последней четверти XIX в. и особенно в начале 90-х годов, как известно, обуславливалось не только состоянием экономики, научно-техническим прогрессом и его использованием в военном деле. Изменение внешнеполитической обстановки и рост военно-морских сил потенциальных противников в Европе и Азии (Англии, Германии, Японии) оказали существенное влияние на корректировку задач флота и программ судостроения. К концу XIX в. Россия занимал третье место в мире по числу боевых кораблей. Но, включившись в гонку морских вооружений и в целом отставая в развитии флота от передовых в этом отношении держав, уже в начале XX в. она переместилась на четвертое⁵².

Решением Особого совещания 1881 г. "впервые в ходе свободного обсуждения были определены с учетом политической обстановки задачи флота на трех его главнейших театрах". В основные задачи Черноморского флота входило: обеспечить оборону побережья, не допустить вторжения неприятельского флота в Черное море, овладеть Проливами. Балтийский флот должен был осуществлять активную оборону побережья, перейдя в удобный момент в наступление, а Дальневосточный – наблюдать за Китаем и Японией. В случае угрозы корабли из Балтики предполагалось перебрасывать в Черное море. Главными недостатками рассчитанной на 20 лет программы специалисты считают игнорирование ответных мер противников по усилению собственного судостроения и отсутствие в России твердо выработанного стандартного типа корабля⁵³.

Для Черноморского флота решили строить броненосцы самого сильного типа, пригодные во всякое время года для плавания, как в Черном море, так и в Средиземном, сочетающие мощную артиллерию, толстую броню и большую скорость. Но поскольку никто твердо не знал, какие именно корабли требуются для военных целей страны, в результате, по мнению адмирала И.Ф. Лихачёва, они по большей части являли "плод случайных более или менее односторонних идей и впечатлений, нахвачанных как кому удалось или как приводил случай в продолжении более или менее длительной и разнохарактерной служебной карьеры"⁵⁴.

Решением Особого совещания 1885 г. программа судостроения для Черноморского флота была скорректирована в сторону сокращения двух броненосцев, но увеличен отпуск средств на миноносцы. В записке Главного морского штаба в феврале 1895 г. констатировалось неоднократное и неизбежное отклонение от первоначальных планов под влиянием непрерывного и быстрого развития техники⁵⁵. К тому же постоянно менялась международная обстановка и соотношение сил держав. Поэтому в феврале 1898 г. Николай II утвердил дополнительную программу военного судостроения для нужд Дальнего Востока, потребовавшую новых, не предусмотренных ранее соответствующих ассигнований.

Еще через три года под влиянием известий о программе усиления германского флота Николай II потребовал разработать новую 20-летнюю (на 1903–1922 гг.) программу отечественного судостроения, отвечающую политическим задачам России в Европе, на Ближнем и Дальнем Востоке. Очевидная нереальность осуществления гигантской программы привела к новым корректировкам – разработке 10-летней программы на 1904–1913 гг. Но еще до ее утверждения в 1903 г. были заложены два броненосца для Балтийского флота и два – для Черноморского⁵⁶.

⁵² См. *Петров М.А.* Подготовка России к мировой войне на море. М., 1926; *Моисеев С.П.* Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1881 по 1917 г.). М., 1948; *Бескровный Л.Г.* Армия и флот России в начале XX в. Очерки военно-экономического потенциала. М., 1986; *Золотарев В.А., Козлов И.А.* Российский военный флот на Черном море и в Восточном Средиземноморье. М., 1986.

⁵³ История отечественного судостроения, в 5-ти т. Т. II. Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. СПб., 1996, с. 161–163.

⁵⁴ Там же, с. 168.

⁵⁵ Там же, с. 174.

⁵⁶ Там же, с. 275–280.

В результате осуществления (хотя и не полностью) судостроительной программы, принятой в 1882 г., Черноморский флот усилился. К 1901 г. в его составе числилось восемь броненосцев ("Екатерина II", "Чесма", "Синоп", "Князь Потёмкин Таврический", "12 апостолов", "Георгий Победоносец", "Три Святителя", "Ростислав"), из которых первые три – со старыми котлами развивали скорость в семь узлов и по очереди находились в ремонте, а "Князь Потёмкин Таврический" не был окончен. Кроме того службу несли: один крейсер ("Память Меркурия") и шесть канонерских лодок ("Донец", "Запорожец", "Кубанец", "Терец", "Уралец", "Черноморец"), причем только на одной были новые котлы, на двух других они еще ставились, а остальные лодки подходили к пределу своей службы. Наконец, имелось три минных крейсера, два отряда миноносцев (22 единицы), два броненосца береговой обороны ("Буг" и "Дунай") и одно учебное судно. По заключению начальника штаба Одесского военного округа генерал-лейтенанта А.П. Протопопова "современное состояние Черноморского флота далеко не отвечает программе, предначертанной еще при покойном императоре Александре III, между тем турки за это время построили новые батареи, вооруженные сильными орудиями"⁵⁷.

Выполнение в полном объеме задач, поставленных перед Черноморским флотом, при таком состоянии дел затруднялось. Кроме того, камнем преткновения для значительного пополнения его состава новыми кораблями, построенными не на верфях Севастополя или Николаева, оставался международно-правовой режим Проливов. Еще в записке, составленной 10(22) ноября 1877 г. заведующим дипломатической частью при главнокомандующем А.И. Нелидым, утверждалось, что для России жизненно необходимо получить возможность проводить через Проливы военные суда поодиночке и особенно свободно вводить в Черное море корабли, приобретенные и заказанные за границей или построенные на отечественных верфях в северных морях. Это позволило бы достичь основной цели морской политики России в Турции – укрепив отечественный флот, помешать вражеским флотам угрожать черноморскому побережью, и в то же время получить свободное сообщение со Средиземным морем, что открывало перспективы для действий в мировом океане.

Прошло 20 лет, а проблема оставалась нерешенной. С 1897 г. право прохода через Проливы получили суда так называемого "Добровольного флота" под коммерческим флагом. Острый кризис едва не возник в августе 1902 г. в связи с переброской через Проливы четырех миноносцев из Балтийского моря для усиления Черноморского флота. С большим трудом в результате длительной дипломатической переписки, используя уговоры и давление, русскому посольству в Константинополе все же удалось добиться разрешения на проход этих кораблей. От Зиновьева Порты получила заверение, что этот случай будет рассматриваться только как акт вежливости султана по отношению лично к русскому императору, а не как прецедент на будущее. В итоге миноносцы преодолели Проливы по одиночке, с промежутком в 24 часа, без вооружения, заменив военный флаг торговым⁵⁸. Несмотря на это, Англия заявила резкий протест, предупредив Порту, что рассматривает факт прохода русских военных судов как прецедент для прохода своих кораблей.

Но даже эта, сравнительно удачная, акция не могла повлиять ни на изменение статуса Проливов, ни решить проблему укрепления Черноморского флота. В том же августе 1902 г. были получены известия о сооружении новой батареи в Филь-Бурну. По мнению Бергеля, "устранение этой батареи несравненно важнее, чем пропуск через Проливы миноносцев для Черного моря, на разрешение чего направлены теперь все усилия нашего посольства"⁵⁹.

⁵⁷ РГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 2340, л. 8об.

⁵⁸ АВПРИ, ф. 180, оп. 517/2, д. 4114.

⁵⁹ РГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 2478, л. 56–56об.

Между тем роль флота и морских демонстраций в международных конфликтах, значимая и ранее, на рубеже XIX–XX вв. существенно возросла. Поскольку военный корабль считается частью территории того государства, чей флаг он несет, постольку одной из задач флота является представительство этого государства в иностранных водах. Как средство международной политики флот может выполнять задачи, неосуществимые другим путем: посещать порты других наций для засвидетельствования или закрепления дружеских отношений; участвовать в военно-морской демонстрации. Присутствие вооруженной морской силы в определенном месте в определенное время способно, с одной стороны, оказать давление на страну, к которой предъявлены требования, с другой – препятствовать развязыванию военных действий. И то, и другое возможно лишь в том случае, если флот по составу и организации представляет действительную силу. Угрожать силой, которой в действительности нет, рискованно и бесплодно⁶⁰.

Все великие европейские державы держали на рейде константинопольского порта по одному военному кораблю-стационару, которые были примерно равны по силе. В их задачи входило наблюдение, охрана посольств и защита в случае надобности интересов соотечественников. В острой фазе Ближневосточного кризиса осенью 1896 г., когда в результате армянских погромов возникла угроза массовых беспорядков, в бухту Золотого Рога было введено по второму стационару от каждой из великих держав. В конце XIX в. они были примерно равными по силе, а в начале 1900-х годов самым мощным и хорошо вооруженным из них оказался британский. Важность демонстрировать в турецких водах свой флаг в мирное время отлично понимали все, поскольку своевременно и на должном уровне проведенный визит поднимал престиж той или иной державы в глазах местного населения и способствовал усилению влияния на Порту. Между державами даже завязалось своеобразное соревнование.

Итальянской эскадре, посетившей Константинополь в августе 1902 г. в контексте переговоров с Римом о строительстве кораблей для турецкого флота, был оказан необычайно пышный прием. Вице-адмирал Палумбо привез султану личное собственноручное письмо короля Виктора Эммануила и подарки от него. В честь адмирала после селямлика был устроен парад войск, что делалось, по сведениям Бергеля, лишь в особо торжественных случаях; а адмирал и члены его семейства удостоились наград и всяческих почестей.

Такой же парад состоялся и во время пребывания в Босфоре русского эскадренного броненосца "Георгий Победоносец" с великим князем Николаем Николаевичем на борту. Не случайно акция была проведена в октябре того же 1902 г. и русская сторона постаралась добиться того, чтобы сделать ее как можно более значимой в политическом отношении. Величественный броненосец шел в Константинополь средним ходом вниз по течению пролива, а на брустверах всех батарей Босфора были выстроены почетные караулы, подняты турецкие и русские военные флаги, звучал русский гимн.

В течение нескольких дней, пока длился визит, "Георгий Победоносец" стоял на бочке перед султанским дворцом, хотя турки пытались предложить занять кораблю другое место. Стараясь смазать впечатление от акции, власти рекомендовали турецким газетам избегать употребления слова "броненосец", и в большинстве случаев его именовали "корабль". Однако, несмотря на это, "сенсация и толки о пребывании русского броненосца в Босфоре были громадные, – сообщал Бергель, – и впоследствии турецкое правительство нашло нужным объявить, что не считает нарушением договоров проход проливом военных судов с высочайшими особами"⁶¹.

В декабре 1903 г. небольшой отряд русских судов во главе с броненосцем "Император Николай I" был отозван из Средиземного моря. Посол в Константинополе Зиновьев в разговоре с Бергелем посетовал, что "отсутствие реальной наглядной силы

⁶⁰ Руммель Ю.В. Отечественный флот как средство обороны и международной политики. СПб., 1907.

⁶¹ РГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 2478, л. 82.

здесь на Востоке произведет на всех неблагоприятное впечатление и не в нашу пользу", а это "может отразиться даже на престиже России среди турок". Он считал необходимым всегда иметь под рукой средство оказать давление на Турцию, поскольку "влияние наше не поддержанное соответствующей морской силой может пострадать и ослабеть"⁶², а это неблагоприятно отзовется на ходе событий и наших интересах.

На замечание Бергеля о наличии такой силы, как Черноморский флот, Зиновьев возразил, что этот флот не может пройти Проливами для действий в Средиземном море, и просил агента довести это мнение до сведения морского начальства. Рождественский, хотя и не разделявший обеспокоенности посла, поручил Бергелю конфиденциально уведомить того о планах морского министерства. Он рассчитывал, что "в Средиземном море будут иметь постоянное пребывание два военных корабля, достаточно эффективные для мелких демонстраций, и что за сим вскоре наступит время, когда в Средиземном море будет вместо броненосца плавать периодически появляющаяся сильная русская эскадра, способная и по всякой надобности в двадцатидневный срок приплыть из Балтийского моря".

Однако до наступления этих благословенных времен было еще далеко, а тем временем международные осложнения на Ближнем Востоке нарастали. Прибыв на берега Золотого Рога, новый военно-морской агент Шванк внимательно следил за развитием событий и взаимоотношениями держав в Турции, уделяя этим сюжетам гораздо больше внимания, чем его предшественники. Он справедливо отмечал, что значение морской силы как средства политического давления существенно выросло. В такой убежденности, очевидно, сказался опыт пребывания Шванка в Японии, когда в 1895 г. совместная морская демонстрация России, Франции и Германии принудила Токио умерить свои притязания после победы над Китаем.

Шванк был убежден, что "флоту придется без сомнения играть большую роль на Ближнем Востоке, будет ли это серьезное столкновение или же только демонстрация". Свое мнение он изложил 23 марта 1904 г. начальнику стратегической части Военно-морского учебного отдела Главного морского штаба Л.А. Брусилову⁶³. Те же мысли Шванк выражал 26 сентября 1905 г. в письме главному командиру Черноморского флота и портов. Шванк полагал, что военно-морской агент не может не касаться в своих рапортах политических вопросов. Поэтому он вполне обоснованно утверждал: когда такой вопрос "начинает становиться резко очерченным, нужно быть готовым ко всяким случайностям... и может явиться необходимость в военной силе, хотя бы для демонстраций. А при таких обстоятельствах, несомненно, Черноморский флот должен иметь большое значение"⁶⁴.

В конце 1902 г. в виду угрозы восстания в Македонии и возможного его распространения на весь Балканский полуостров, Россия и Австро-Венгрия предложили Порте провести в этом регионе административные реформы⁶⁵. Поскольку турки не спешили их осуществлять, державы приняли решение о совместном давлении на султана. В апреле 1903 г. стало известно, что Италия и Австро-Венгрия распорядились командировать военные суда в воды Салоник. В России размышляли о целесообразности послать в тот же порт и русские суда, предварительно сговорившись с Францией о синхронности действий. Однако после обсуждения вопроса с послами в Константинополе, Вене и Париже от этого замысла отказались⁶⁶. В Петербурге издавна и не без оснований опасались проведения коллективных морских демонстраций под стенами Константинополя.

⁶² Там же, л. 184.

⁶³ Там же, д. 2869, л. 7.

⁶⁴ Там же, л. 61–61об.

⁶⁵ Реформы в Македонии 1902–1903 гг. СПб., 1906.

⁶⁶ АВПРИ, ф. 180, оп. 517/2, 1903 г., д. 181, л. 15, 23, 24, 27, 29.

Однако в августе 1903 г. Россией была проведена успешная индивидуальная демонстрация. После убийства в Битоли русского консула А.А. Ростовского Петербург потребовал от Порты "самого полного удовлетворения". В подкрепление требования в порт Инада (недалеко от входа в Босфор) был направлен небольшой отряд военных кораблей, который через четыре дня отозвали⁶⁷. Быстро и грамотно проведенная операция достигла поставленных целей, в том числе – избежать совместной с державами морской демонстрации в Проливах.

В конце 1905 г. вопрос о международной морской демонстрации встал вновь. 2(15) ноября А.Ф. Шванк писал помощнику начальника ГМШ А.А. Вирениусу: «Как известно Вашему превосходительству... все державы предполагают послать для демонстрации по крейсеру в 5–6000 тонн, Россия же может командировать только морскую канонерскую лодку "Кубанец" в 1280 тонн водоизмещения... Но главный вопрос состоит в том, может ли Россия, в отношении ее общей политики, уклониться от участия в международной демонстрации... Участие в демонстрации и может быть указано султану, как первое наше действие, вызванное Босфорскими работами. Не участие же в демонстрации может быть истолковано здешним правительством только как слабость России»⁶⁸.

В ноябре 1905 г. под дулами пушек Англии, Франции, России, Австро-Венгрии и Италии Порты приняла коллективную ноту держав. Германия в морской демонстрации не участвовала, ограничившись, по заявлению германского канцлера, лишь моральной поддержкой⁶⁹. Такой позицией Берлин стремился подчеркнуть свое дружеское отношение к Порте и лично султану. И хотя морская демонстрация достигла своей цели, отсрочив угрозу серьезных осложнений на Балканах, Шванк дальновидно полагал, что полного успокоения ожидать нельзя. В немалой степени этому способствовала политика великих держав, каждая из которых соперничала с другими не только за влияние на Порту, но стремилась укрепить собственный престиж.

Начало века ознаменовалось появлением на международной арене нового игрока. В августе 1904 г. газеты сообщали о намерении американской эскадры посетить турецкие воды, а Шванк дополнил информацию подробностями: "Соединенные Штаты настойчиво добиваются возведения миссии в Константинополе в посольство. Султан очень противится этому, опасаясь, что, исполнив это требование и признав, таким образом, Соединенные Штаты за великую державу, явится новая страна, которая сочтет себя в праве вмешиваться в турецкие дела"⁷⁰. Основания для таких опасений имелись, так как американцы с присущей им бесцеремонностью заявили, что европейские постановления о закрытии Проливов для военных кораблей к ним не относятся, ибо они их не подписывали.

В октябре 1905 г. из достоверного, по словам Шванка, источника ему стало известно, будто Англия предложила Турции вступить в англо-японский союз, гарантируя сохранение ее целостности взамен некоторых уступок. По оценке Шванка, это стало для Англии "последней попыткой пересилить громадное и все более возрастающее влияние здесь Германии". Интересно отметить, что эту информацию военный агент получил независимым от посла Зиновьева путем⁷¹.

В целом военно-морские агенты в Константинополе постоянно доставляли в морское министерство ценнейшую информацию. Проверенная и подкрепленная сведениями, полученными по дипломатическим каналам, она позволяла правящим верхам Рос-

⁶⁷ См. *Рыбаченко И.С.* Последний бастион. В.Н. Ламздорф и Мюртштегское соглашение 1903 года. – Российская дипломатия в портретах. М., 1992, с. 297.

⁶⁸ РГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 2869, л. 93об.–94.

⁶⁹ АВПРИ, ф. 133, оп. 470, 1905 г., д. 18, л. Остен-Сакен – Ламздорфу.

⁷⁰ РГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 2869, л. 36–36об.

⁷¹ О секретных японо-турецких переговорах в 1904–1905 гг. подробнее см.: *Бондаревский Г.Л.* Россия и Персидский залив. Роль бассейна Персидского залива в международных отношениях и во внешней политике России.

сии получить достаточно полную и адекватную картину о состоянии укреплений на Проливах, о деятельности Порты по модификации турецкого флота.

На рубеже веков возросло взаимное недоверие в отношениях между Россией и Турцией. Так, сильно преувеличенные слухи о военно-морской игре, прошедшей зимой 1902 г. в Петербурге, по словам Бергеля, "достигли Константинополя и произвели здесь большую сенсацию". В ответ турки форсировали работы по строительству батареи в Филь-Бурну.

Вместе с тем недостаточное финансирование программы усиленного кораблестроения, разнбой мнений по вопросу о типе кораблей, отсутствие твердо выработанных задач, возлагаемых на Черноморский флот, не позволяли морскому ведомству безошибочно готовить нужные морские силы. Усиление Черноморского флота осложнялось и невозможностью его пополнения закупленными или построенными на Балтике кораблями из-за трактатных постановлений о Проливах.

Очень точно и образно В.И. Шеремет назвал Черноморские проливы "зоной мирового геополитического напряжения"⁷². К этому определению стоит добавить, что количество держав, внимание которых привлекала эта зона, росло, а вместе с этим возрастало и напряжение там.

⁷² Шеремет В. Босфор. Россия и Турция в эпоху мировой войны по материалам русской военной разведки. М., 1995, с. 229.